



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 100 63 459 A 1**

⑤1 Int. Cl. 7:
B 60 J 5/00
B 60 J 5/04

②1 Aktenzeichen: 100 63 459.1
②2 Anmeldetag: 19. 12. 2000
④3 Offenlegungstag: 27. 6. 2002

DE 100 63 459 A 1

⑦1 Anmelder:
Wagon Automotive GmbH, 63857 Waldaschaff, DE

⑦4 Vertreter:
Patentanwälte Gesthuysen, von Rohr & Eggert,
45128 Essen

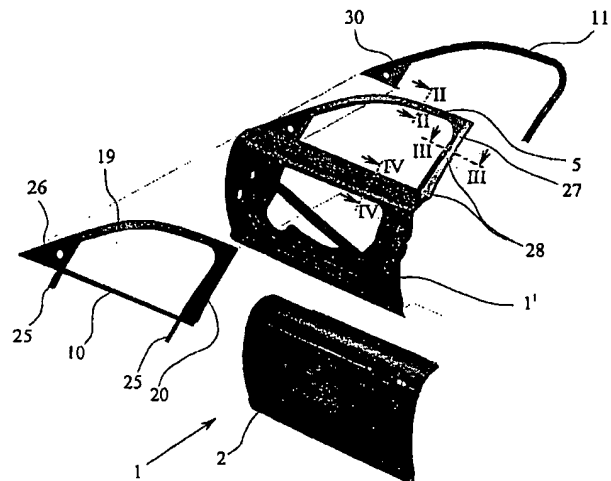
⑦2 Erfinder:
Hock, Michael, Dipl.-Ing., 63762 Großostheim, DE;
Hock, Jürgen, Dipl.-Ing., 63741 Aschaffenburg, DE;
Maruschke, Stefan, 63110 Rodgau, DE; Huy, Vounng,
Dipl.-Ing., 63165 Mühlheim, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 Leichtbautür für Kraftfahrzeuge

⑤7 Gegenstand der Erfindung ist eine Leichtbautür für Kraftfahrzeuge mit einem Türkasten (1), der nach oben zur Fensterfläche hin durch innere und äußere Fensterschachtprofile (3; 4) begrenzt ist, und mit einem die Fensterfläche umschließenden, mit dem Türkasten (1), insbesondere mit dem inneren Fensterschachtprofil (3), dauerhaft verbundenen, insbesondere verschweißten Fensterrahmen (5) aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen, wobei der Fensterrahmen (5) als stranggepreßtes und gebogenes, insbesondere streckgebogenes Leichtmetallprofil ausgeführt ist. Diese ist dadurch gekennzeichnet, daß an dem den Fensterrahmen (5) bildenden Leichtmetallprofil mindestens eine dem Profilverlauf folgende, im wesentlichen durchgehende Aufnahmenut (6; 7) und/oder mindestens eine dem Profilverlauf folgende, im wesentlichen durchgehende Aufsteckleiste (8) ausgebildet ist, die zur Aufnahme, Anbringung oder Anbindung eines Anbauteils (9; 10; 11; 27) dient.



DE 100 63 459 A 1

BEST AVAILABLE COPY

[0001] Die Erfindung betrifft den Aufbau einer Leichtbautür für Kraftfahrzeuge, d. h. einer Rohbautür, die nach dem Lackierungsprozeß später mit weiteren Einbauten wie Fensterheber, Türinnenverkleidung etc. komplettiert wird.

[0002] Die Gestaltung von Türen für Kraftfahrzeuge wird von verschiedenen Anforderungen bestimmt. Das sind z. B. statische Steifigkeitsanforderungen, dynamische Steifigkeitsanforderungen sowie Anforderungen an Bauraum und Anordnung von Einbauteilen. Statische Steifigkeitsanforderungen sind beispielsweise die Anforderungen an den Fensterrahmen bezüglich Biegung und Torsion und die Anforderungen an die Tür insgesamt bezüglich Absenkung und Überdrückung. Dynamische Steifigkeitsanforderungen resultieren aus den Sicherheitsanforderungen bei Frontal- und Seitencrash und weiteren Anforderungen an den Insassenschutz. Die Raumanforderungen betreffen den praktikablen Einbau und Betrieb von Anbau- und Funktionsteilen in oder an der Tür, die Einhaltung von Freiräumen für Montagearbeiten, die Einhaltung von Mindestabständen zu beweglichen Teilen, die Abstandshaltung paralleler Flächen, insbesondere für Dichtungszwecke, die Aufteilung des Innenraums der Tür in Trockenraum und Feuchtraum etc.

[0003] Die zuvor aufgelisteten Anforderungen an Türen für Kraftfahrzeuge sind prinzipiell unabhängig davon, auf welche konstruktive Weise die Tür des Kraftfahrzeugs gestaltet wird.

[0004] Bislang ist Stahlblech das verbreitetste Rohmaterial für Kraftfahrzeugtüren. Bekannt ist die konventionelle Technik einer Vollstanztür in Schalenteknik. Diese besteht aus zwei Stanzschalen und Glaskanalrahmen, die miteinander verbunden werden, wobei an der Innenschale später Einbauteile angebaut werden.

[0005] Ein weiteres konventionelles Türkonzept wird durch die Rahmentür repräsentiert. Die Rahmentür besteht aus einem rollprofilierten und streckgebogenen Fensterrahmen aus Stahl, der mit einem Türkasten verschweißt oder verschraubt ist. Der Türkasten selbst ist wiederum aus zwei Stanzschalen zusammengesetzt, die miteinander verbunden sind.

[0006] Hinsichtlich der Variantenbildung zweckmäßig ist eine Rahmentür mit einem im Türkasten verschweißten Fensterrahmen (Baukastensystemtür). Eine solche Stahltür für Kraftfahrzeuge ist beispielsweise aus der EP 0 476 351 A1 bekannt. Bei dieser Konstruktionsweise können für unterschiedliche Fahrzeugtypen einige gleiche Bauteile eingesetzt werden.

[0007] Es hat sich gezeigt, daß die zuvor erläuterte Baukastensystemtür auch aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminiumlegierungen hergestellt werden kann. Ein entsprechendes Beispiel, das den nächstkommen Stand der Technik darstellt, ergibt sich aus der DE 196 16 788 A1. Die hier offenbarte Leichtbautür für Kraftfahrzeuge weist eine Tür Außenbeplankung und einen Tragrahmen auf, wobei der Tragrahmen einen einen U-Schenkel bildenden Scharnierträger, einen den anderen U-Schenkel bildenden Schloßträger und einen den U-Steg bildenden Türboden aufweist. Der Scharnierträger und der Schloßträger sind als Gußteile aus einer Leichtmetalllegierung, insbesondere einer Aluminiumlegierung hergestellt, während der diese verbindende Türboden als Strangpreßprofil, Stanzprofil oder Rollprofil aus einer Leichtmetalllegierung, insbesondere einer Aluminiumlegierung, hergestellt ist. An der offenen Seite des U geschlossen wird der Tragrahmen durch äußere und innere Fensterschachtprofile, die gleichfalls als Aluminium-Strangpreßprofile ausgeführt sein können. Fensterführungsprofile und Scharnierverstär-

kungen komplettieren die Rahmenkonstruktion dieser Leichtbautür. Die Gestaltung des Scharnierträgers und des Schloßträgers als Leichtmetall-Gußteil erlaubt die Realisierung komplexer Formen, ist aber kostenaufwendig.

[0008] Bei der zuvor erläuterten, aus dem Stand der Technik bekannten Leichtbautür kann der die Fensterfläche umschließende, mit dem Türkasten dauerhaft verbundene Fensterrahmen als stranggepreßtes und gebogenes, insbesondere streckgebogenes Leichtmetallprofil ausgeführt sein (siehe auch die DE 40 08 111 A1). Dieser zunächst nicht verkleidete Fensterrahmen muß mit verschiedenen Anbauteilen versehen werden. Dazu gehören Dichtungen sowie eine innere Dachrahmenblende, die mit Clipsen oder mit Befestigungssteckern (dafür sind Bohrungen erforderlich) befestigt wird. Dazu gehören auch eine außen anzubringende Rahmenblende sowie eine Blende für die B-Säule.

[0009] Die Verwendung einer Vielzahl von Anbauteilen an und um die Fensterfläche einer Tür eines Kraftfahrzeugs erfordert einen hohen Montageaufwand. Die verschiedenen Anbauteile müssen aneinander angepaßt und sorgfältig montiert werden, wobei sich die Toleranzen der Einzelteile natürlich summieren können, was gelegentlich zu störend großen Spaltweiten führen kann und die Optik beeinträchtigt.

[0010] Der Erfindung liegt das Problem zugrunde, die eingangs erläuterte, bekannte Leichtbautür für Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Gestaltung am Fensterrahmen zu optimieren.

[0011] Die erfindungsgemäße Leichtbautür für Kraftfahrzeuge löst die zuvor beschriebene Problemstellung mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Damit werden konstruktiv die notwendigen Anbaumöglichkeiten am Fensterrahmen bereitgestellt.

[0012] Erfindungsgemäß sind an dem den Fensterrahmen bildenden Leichtmetallprofil mindestens eine durchgehende Aufnahme Nut und/oder eine durchgehende Aufsteckleiste ausgebildet, um dort Anbauteile aufnehmen, anbringen oder anbinden zu können. Für mehrere Anbauteile lassen sich mehrere solcher Ausbildungen vorsehen, es ist allerdings auch möglich, eine solche Ausbildung zur Befestigung oder teilweisen Befestigung von mehreren Anbauteilen vorzusehen.

[0013] Bevorzugte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der grundlegenden Lehre der Erfindung sind Gegenstand der Unteransprüche.

[0014] Im folgenden wird die Erfindung anhand einer lediglich ein Ausführungsbeispiel darstellenden Zeichnung näher erläutert. In der Zeichnung zeigt

[0015] Fig. 1 eine Sprengdarstellung einer erfindungsgemäßen Leichtbautür in der Ausführung als vordere Seitentür bei bereits fertiggestelltem Türkasten mit montiertem Fensterrahmen,

[0016] Fig. 2 einen Schnitt aus Fig. 1 entlang der Linie II-II,

[0017] Fig. 3 einen Schnitt aus Fig. 1 entlang der Linie III-III,

[0018] Fig. 4 einen Schnitt aus Fig. 1 entlang der Linie IV-IV.

[0019] Die vorliegende Patentanmeldung steht im Zusammenhang mit einer zeitgleich eingereichten Patentanmeldung, die sich mit der Konstruktion einer Leichtbautür insgesamt, insbesondere im Bereich des Türkastens befaßt (DE ...).

[0020] Fig. 1 zeigt als Beispiel einer Leichtbautür für ein Kraftfahrzeug eine vordere Seitentür, und zwar die Beifahrertür. Diese Leichtbautür für Kraftfahrzeuge weist zunächst einen Türkasten 1 auf. Für den Türkasten 1 ist im Rahmen der Lehre der vorliegenden Patentanmeldung zunächst nur

von Bedeutung, daß er nach oben zur Fensterfläche hin durch innere und äußere Fensterschachtprofile 3, 4 (Fig. 4) begrenzt ist. Im Grundsatz kommen für die vorliegende Lehre also Türkästen 1 nach jedweder Bauart in Frage. Der dargestellt und insoweit bevorzugte Türkasten 1 des erläuterten Ausführungsbeispiels betrifft eine besonders leicht bauende Konstruktion, die einen im wesentlichen U-förmigen Tragrahmen 1' mit Scharnierträger, Schloßträger, Türboden und einem Teil des Türinnenblechs aufweist. Gegenstand der parallelen Patentanmeldung ist die Gestaltung dieses Tragrahmens 1' als einteiliges, aus einem Blech mit minimaler Blechdicke aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen hergestelltes Preßteil oder Tiefziehteil. An diesem ist die Tür Außenbeplankung 2 angebracht.

[0021] Die Leichtbautür wird komplettiert mit einem die Fensterfläche umschließenden, mit dem Türkasten 1, insbesondere mit dem inneren Fensterschachtprofil 3 des Türkastens 1, dauerhaft verbundenen, nämlich insbesondere verschweißten Fensterrahmen 5 aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen. Der Fensterrahmen 5 ist in Fig. 1 bereits mit dem Türkasten 1 fest verbunden und bildet mit dem Türkasten 1 gemeinsam den Rohbau der Leichtbautür, an dem alle anderen Teile angebracht werden.

[0022] Der Fensterrahmen 5 ist als stranggepreßtes und gebogenes, insbesondere streckgebogenes Leichtmetallprofil ausgeführt. Der Fensterrahmen 5 ist vorzugsweise ein durchgehendes Profil, kann aber auch aus zwei Profilschnitten zusammengesetzt sein. Man kann beispielsweise zwei gebogene Strangpreßprofile in der oberen, der B-Säule zugewandten Ecke zusammenlaufen lassen und auf Gehung geschnitten verschweißen. Das ist gelegentlich erforderlich, wenn Designanforderungen nach einer dort scharf ausgebildeten Ecke verlangen.

[0023] Den Querschnitt des Fensterrahmens 5 kann man anhand von Fig. 2 und Fig. 3 gut nachvollziehen. Die Lage der Schnitte gemäß Fig. 2 und Fig. 3 ist in Fig. 1 eingezeichnet. Es zeigt sich, daß der Querschnitt des stranggepreßten Leichtmetallprofils, das den Fensterrahmen 5 bildet, sich in seinem Verlauf nicht verändert. Die Längskontur weist nur insofern Querschnittsänderungen auf, als diese durch weitere Bearbeitungen, beispielsweise Ausklinkungen, nach dem Biegen herbeigeführt werden.

[0024] Wesentlich ist nun, daß an dem den Fensterrahmen 5 bildenden Leichtmetallprofil mindestens eine dem Profilverlauf folgende, im wesentlichen durchgehende Aufnahme 6; 7 und/oder mindestens eine dem Profilverlauf folgende, im wesentlichen durchgehende Aufsteckleiste 8 ausgebildet ist, die zur Aufnahme, Anbringung oder Anbindung eines Anbauteils 9; 10; 11; 27 dient.

[0025] Die Aufnahmenuten 6; 7 und die Aufsteckleiste 8 am Fensterrahmen 5 schaffen die Voraussetzungen dafür, daß die notwendigen Anbauteile schnell und problemlos ohne weitere Bohrungen o. dgl. am Fensterrahmen 5 angebracht werden können. Weiteres dazu später.

[0026] Die notwendige Verwindungssteifigkeit des Fensterrahmens 5 schafft das dargestellte Leichtmetallprofil durch eine geschlossene Hohlkammer 12, an der dann außen die Aufnahmenut 6; 7 und/oder die Aufsteckleiste 8 ausgebildet ist bzw. sind.

[0027] Das dargestellte und bevorzugte Ausführungsbeispiel zeigt in Fig. 2 angedeutet den Türrahmen 13 im Dachbereich sowie eine Fensterscheibe 14, in Fig. 3 die B-Säule 15 der Kraftfahrzeugkarosserie mit aufgesteckter karosserie-seitiger Dichtung 16 und ebenfalls die Fensterscheibe 14. In Fig. 2 und Fig. 3 erkennt man, daß eine erste T-förmige Aufnahme 6 zur Anbringung einer türseitigen Hauptdichtung 9 als erstes Anbauteil vorgesehen ist. Die Dichtung

gen sind immer in entspanntem Zustand dargestellt, werden also durch die ebenfalls eingezeichnete, gegenüberliegende Dichtfläche in den dichtenden, elastisch verformten Zustand gebracht. Diese Erläuterung erleichtert das Verständnis der Darstellungen.

[0028] Eine weitere T-förmige Aufnahme 7 am Fensterrahmen 5 dient der Anbringung von Befestigungselementen von Anbauteilen 10; 11, die später noch im einzelnen erläutert werden. Diese zweite Aufnahme 7 ist im dargestellten Ausführungsbeispiel schräg gegenüber der ersten Aufnahme 6 am Hohlkammer-Profil 12 des Leichtmetallprofils angeordnet.

[0029] Fig. 2 läßt ferner erkennen, daß im dargestellten und bevorzugten Ausführungsbeispiel auf die weiter vorhandene Aufsteckleiste 8 eine zusätzliche Dichtung 17 aufgesteckt ist, die im Bereich des Dachrahmens 13 das Auftreten von Windgeräuschen sowie Wassereintritt verhindert.

[0030] Das dargestellte und bevorzugte Ausführungsbeispiel eines den Fensterrahmen 5 bildenden Leichtmetallprofils zeigt die Aufsteckleiste 8 etwa rechtwinklig abgewinkelt von der Aufnahme 6 für die Hauptdichtung 9, so daß sich ein vorzüglicher Freiraum für die Anordnung der Hauptdichtung 9 ebenso wie für die zusätzliche Dichtung 17 ergibt.

[0031] Fig. 3 zeigt überdies, daß die Aufsteckleiste 8 in diesem Bereich, also an der B-Säule 15, nicht mehr die Dichtung 17 trägt, sondern für einen anderen Zweck gebraucht wird, der später noch erläutert wird.

[0032] Fig. 1 macht in Verbindung mit Fig. 2 und Fig. 3 ferner deutlich, daß die Lehre der Erfindung mit einer besonderen weiteren Maßnahme perfektioniert werden kann, nämlich dadurch, daß als ein Anbauteil ein als Kunststoff-Formteil, insbesondere Kunststoff-Spritzgußteil, ausgeführtes Blendenmodul 10 von außen am Fensterrahmen 5 angebracht ist und daß im Blendenmodul 10 einstückig die äußeren Blenden 19; 20 am Dachrahmen 13 und an der B-Säule 15 ausgebildet sind und am Blendenmodul 10 zumindest eine Fensterführungsichtung 21 angebracht ist. In beiden Figuren erkennt man die Fensterführungsichtung 21 zur Führung der Fensterscheibe 14 eingebettet in einer entsprechenden Aufnahme des Blendenmoduls 10.

[0033] Fig. 4 zeigt, daß am Blendenmodul 10 im dargestellten Ausführungsbeispiel auch die äußere Fensterschachtdichtung 22 angebracht ist. Überdies ist hier auch eine innere Fensterschachtdichtung 18 zu erkennen, die am inneren Fensterschachtprofil 3 angebracht ist.

[0034] Die Fig. 2 und 3 zeigen, daß das Blendenmodul 10, jedenfalls im umlaufenden Randbereich, im Querschnitt als ein U-Profil mit anschließendem L-Profil gestaltet ist. Das U-Profil bildet die Aufnahme für die Fensterführungsichtung 21, das L-Profil bildet im Dachbereich die Aufnahme für die zusätzlich Dichtung 17 auf der Aufsteckleiste 8 des Fensterrahmens 5. Damit ist mittels des zusätzlichen L-Profils, das durch den Steg des U-Profils wiederum zu einem U-Profil komplettiert worden ist, die Befestigung des Blendenmoduls 10 durch Aufstecken im Dachbereich gewährleistet.

[0035] Zur Befestigung des Blendenmoduls 10 ist ferner vorgesehen, daß dieses zur Anbringung am Fensterrahmen 5 mit einer Abstützfläche 23 an einer Anlagefläche des den Fensterrahmen 5 bildenden Leichtmetallprofils anliegt und mit Hilfe einer Mehrzahl von mit Abstand voneinander angeordneter Spannklemmen 24 in der Aufnahme 7 des Leichtmetallprofils befestigt ist. Dabei ist vorgesehen, daß die Spannklemmen 24 als Metall-Federklammern ausgeführt sind, man erkennt diese Metall-Federklammern 24 gut in Fig. 2.

[0036] Fig. 1 zeigt schließlich noch, daß das Blendenmodul 10 mit in den Türkasten 1 einsteckbaren Verlängerungen

der Fensterführungen 25 versehen ist, die im Türkasten 1 verankert werden.

[0037] In das Blendenmodul 10 ist im dargestellten Ausführungsbeispiel noch ein Spiegeldreieck 26 integriert.

[0038] Die Zusammenfassung einer Vielzahl von Blenden 19; 20; 26 und Dichtungen 21; 22 im Blendenmodul 10 läßt eine Vielzahl von Problemen entfallen, die im Stand der Technik mit der großen Zahl von anzubringenden Teilen verbunden waren. So kann man einfach das Blendenmodul 10, das im Regelfall eben aus Kunststoff besteht, mit den Verlängerungen der Fensterführungen 25 in den Türkasten einstecken, an den Fensterrahmen 5 ansetzen, durch Aufstecken auf die dichtungsbewehrte Aufsteckleiste 8 vorfixieren und mit den Spannklemmen 24 endgültig am Leichtmetallprofil, das den Fensterrahmen 5 bildet, festlegen.

[0039] Im übrigen ist im dargestellten Ausführungsbeispiel, insbesondere erkennbar in Fig. 1 und Fig. 3, eine besondere Gestaltung des Fensterrahmens 5 dergestalt zu erkennen, daß der Fensterrahmen 5 an der der B-Säule 15 der Kraftfahrzeugkarosserie zugewandten Seite durch ein langgestrecktes Rahmenverstärkungsteil 27 verstärkt ist. Im dargestellten Ausführungsbeispiel ist vorgesehen, daß das Rahmenverstärkungsteil 27 als Preßteil oder Tiefziehteil aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen ausgeführt und mit dem Fensterrahmen 5 durch Schweißung fest verbunden ist. Zur Herstellung dieser Verbindung dient, wie Fig. 3 zeigt, die Aufsteckleiste 8 des Fensterrahmens 5 im Bereich der B-Säule 15. Sie bietet die Möglichkeit, entsprechende Schweißnähte oder Reihen von Schweißpunkten zu setzen. Anstelle von Schweißverbindungen sind auch andere Verbindungen wie Schrauben, Nieten, Kleben hier realisierbar, Schweißverbindungen werden aber im Normalfall eingesetzt werden.

[0040] Fig. 3 zeigt ferner eine Ausgestaltung der Befestigung im Bereich der B-Säule 15 für das Blendenmodul 10 dergestalt, daß das Blendenmodul 10 am Rahmenverstärkungsteil 27 des Fensterrahmens 5 durch mehrere Clipsverbindungen 28 befestigt ist. Die Befestigung des Blendenmoduls 10 am Rahmenverstärkungsteil 27 bedarf im übrigen bei diesem Ausführungsbeispiel noch genauerer Betrachtung. Das Rahmenverstärkungsteil 27 ist hier durch ein Einsatzteil 35 ergänzt und verstärkt worden, das die Öffnungen 36 trägt, in denen die Clipsverbindungen 28 verankert werden können. Im konkreten Ausführungsbeispiel kann man über die Höhe des Rahmenverstärkungsteils 27 insgesamt drei solche Öffnungen 36 für drei Clipsverbindungen 28 vorsehen. Das Einsatzteil 35 wird im dazu U-förmig vorbereiteten Rahmenverstärkungsteil 27 eingeschweißt. Nach unten abgestellte Stützfüße 37 bilden eine sichere Aufnahme für die Positionierung bei Herstellung der Schweißverbindung.

[0041] Die dargestellte Gestaltung des Blendenmoduls 10 zeigt unterschiedliche Konturen in unterschiedlichen Abschnitten des Fensterrahmens 5, so daß sich für das Blendenmodul 10 die Herstellung als Kunststoff-Spritzgußteil aus entsprechend kraftfahrzeugtypischem, witterungsbeständigem und verformungsbeständigem Kunststoff empfiehlt.

[0042] Eine weitere Ausgestaltung der erfindungsgemäßen Leichtbautür ist ferner dadurch gekennzeichnet, daß als ein Anbauteil eine als Kunststoff-Formteil, insbesondere als Kunststoff-Spritzgußteil ausgeführte Dachrahmenblende 11 von innen am Fensterrahmen 5 angebracht ist, dergestalt, daß die Metallfläche des den Fensterrahmen 5 bildenden Leichtmetallprofils eng anliegend abgedeckt ist. In Fig. 1 ist die Anbringung der Dachrahmenblende 11 als weiteres Anbauteil von innen am Fensterrahmen 5 angedeutet, Fig. 2 und Fig. 3 zeigen Details der Dachrahmenblende 11. Unter

Nutzung der Eigenelastizität der als Kunststoff-Formteil ausgeführten Dachrahmenblende 11 in Verbindung mit der verwirklichten Hinterhakungstechnik ist vorgesehen, daß die Dachrahmenblende 11 das den Fensterrahmen 5 bildende Leichtmetallprofil unter Eigenelastizität bogenförmig umfaßt und an einem Rand mittels einer dort ausgebildeten Hakenleiste 29 oder einer Reihe von dort ausgebildeten, beabstandeten Rasthaken in der Aufnahmenut 7 befestigt ist. Man erkennt wie sich die Dachrahmenblende 11 um die freien Flächen des den Fensterrahmen 5 bildenden Leichtmetallprofils schmiegt und eine optimale Abdeckung der Metallflächen des Fensterrahmens 5 nach innen zum Innenraum des Kraftfahrzeugs hin bildet. Zur weiteren Fixierung der Dachrahmenblende 11 am Fensterrahmen 5 ist vorgesehen, daß die Dachrahmenblende 11 einen gegenüberliegenden Rand der Aufnahmenut 6 hakenartig umfaßt. Man erkennt dies gut in Fig. 2 und Fig. 3. Dieser Rand der Dachrahmenblende 11 wird hier von der Hauptdichtung 9, die in der Aufnahmenut 6 sitzt, überdeckt und zusätzlich fixiert.

[0043] Fig. 1 läßt erkennen, daß im dargestellten Ausführungsbeispiel in die Dachrahmenblende 11 eine Abdeckung 30 für das Spiegeldreieck 26 integriert ist.

[0044] Die Fig. 2 und 3 machen ferner eine Besonderheit des dargestellten Ausführungsbeispiels deutlich, die dadurch gekennzeichnet ist, daß die Fensterführungsichtung 21 eine die Aufnahmenut 7 überdeckende, auf eine an der Dachrahmenblende 11 ausgebildete Übergangsleiste 31 übergehende Lippe 32 aufweist.

[0045] Von besonderem Interesse ist die richtige Dimensionierung der Aufnahmenut 7, im dargestellten Ausführungsbeispiel also der zweiten Aufnahmenut 7 neben der Aufnahmenut 6 für die Hauptdichtung 9. Die Aufnahmenut 7 ist so dimensioniert, daß die Rastleiste 29 der Dachrahmenblende 11 die Spannklemmen 24 des Blendenmoduls 10 in der Aufnahmenut 7 gegen Herausfallen fixiert. Tatsächlich ist es dabei so, daß die beiden Elemente sich gegenseitig gegen Herausrutschen aus der Aufnahmenut 7 fixieren. Abgedeckt wird der gesamte Anbringungsbereich durch die Lippe 32 an der Fensterführungsichtung 21.

[0046] Fig. 3 läßt den Bereich des Fensterrahmens 5 an der B-Säule 15 mit der B-Säulen-Blende 20 erkennen. Dort, wo der Fensterrahmen 5 zur Innenseite der Kraftfahrzeugkarosserie gewandt ist, kann man einen die Aufnahmenut 6 bildenden Rand 33 erkennen. Dieser Rand 33 liegt wie auch der gegenüberliegende Rand im Türkasten 1 an einer Stelle, wo eine Halterung der Hauptdichtung 9 nicht mehr erforderlich ist, sondern ein Schloßblech unmittelbar anschmiegend verlaufen soll. Hier soll der Einlauf des Fensterrahmens 5 in das Blech des Schloßträgers erfolgen. Ab hier müssen der Rand 33 und die Aufsteckleiste 8 ausgeklinkt sein. Dazu ist hier nach bevorzugter Lehre vorgesehen, daß dieser Rand 33 von der benachbarten Kante 34 des den Fensterrahmen 5 bildenden Leichtmetallprofils zurückversetzt ist, wobei diese Kante 34 mit einem zu der Wandstärke des Profilmaterials passenden Radius abgerundet ist. Das macht insbesondere Fig. 3 gut deutlich. Wird der Rand 33 hier ausgeklinkt, so verbleibt praktisch kein Grat, jedenfalls ist ein Grat von der Kante 34 zurückversetzt und behindert nicht eine satte und optimal verlaufende Anlage des Schloßblechs bzw. der Türinnenwandung im Bereich der Kante 34.

[0047] Fig. 1 macht schließlich ein bevorzugtes Herstellungsverfahren für eine erfindungsgemäße Leichtbautür deutlich, das dadurch gekennzeichnet ist, bei bereits am Türkasten 1 fest angebrachtem Fensterrahmen 5 in einem ersten Verfahrensschritt die Hauptdichtung 9 am Türkasten 1 und am Fensterrahmen 5 angebracht wird, in einem zweiten Verfahrensschritt die Dachrahmenblende 11 am Fensterrahmen 5 angebracht und festgeclipst wird, in einem dritten

Verfahrensschritt das Blendenmodul 10 in den Türkasten 1 eingesteckt wird und in einem vierten Verfahrensschritt das Blendenmodul 10 am Fensterrahmen 5 bei bereits dort befestigter Dachrahmenblende 11 mit Spannklemmen 24 in der Aufnahme 7 sowie am Rahmenverstärkungsteil 27 mit Clipsverbindungen 28 festgeklemt wird.

Patentansprüche

1. Leichtbautür für Kraftfahrzeuge mit einem Türkasten (1), der nach oben zur Fensterfläche hin durch innere und äußere Fensterschachtprofile (3; 4) begrenzt ist, und mit einem die Fensterfläche umschließenden, mit dem Türkasten (1), insbesondere mit dem inneren Fensterschachtprofil (3), dauerhaft verbundenen, insbesondere verschweißten Fensterrahmen (5) aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen, wobei der Fensterrahmen (5) als stranggepreßtes und gebogenes, insbesondere streckgebogenes Leichtmetallprofil ausgeführt ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß an dem den Fensterrahmen (5) bildenden Leichtmetallprofil mindestens eine dem Profilverlauf folgende, im wesentlichen durchgehende Aufnahme (6; 7) und/oder mindestens eine dem Profilverlauf folgende, im wesentlichen durchgehende Aufsteckleiste (8) ausgebildet ist, die zur Aufnahme, Anbringung oder Anbindung eines Anbauteils (9; 10; 11; 27) dient.
2. Leichtbautür nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Türkasten (1) einen im wesentlichen U-förmigen Tragrahmen aufweist, vorzugsweise ausgeführt einteilig aus einem Blech mit minimaler Blechdicke aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere aus Aluminium/Aluminiumlegierungen, als Preßteil oder Tiefziehteil.
3. Leichtbautür nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß das den Fensterrahmen (5) bildende Leichtmetallprofil eine geschlossene Hohlkammer (12) aufweist, an der außen die Aufnahme (6; 7) und/oder die Aufsteckleiste (8) ausgebildet ist bzw. sind.
4. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß eine T-förmige Aufnahme (6) zur Anbringung einer türseitigen Hauptdichtung (9) als ein Anbauteil vorgesehen ist.
5. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß eine T-förmige Aufnahme (7) zur Anbringung von Befestigungselementen von Anbauteilen (10; 11) vorgesehen ist und, vorzugsweise, daß die zweite Aufnahme (7) schräg gegenüber der ersten Aufnahme (6) angeordnet ist.
6. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß eine Aufsteckleiste (8) vorgesehen ist, insbesondere zum Aufstecken einer zusätzlichen Dichtung (17) und, vorzugsweise, daß die Aufsteckleiste (8) etwa rechtwinklig abgewinkelt von der Aufnahme (6) für die Hauptdichtung (9) abragt.
7. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß als ein Anbauteil ein als Kunststoff-Formteil, insbesondere Kunststoff-Spritzgußteil, ausgeführtes Blendenmodul (10) von außen am Fensterrahmen (5) angebracht ist und daß im Blendenmodul (10) einstückig die äußeren Blenden (19; 20) am Dachrahmen (13) und an der B-Säule (15) ausgebildet sind und am Blendenmodul (10) zumindest eine Fensterführungsdichtung (21) angebracht ist.
8. Leichtbautür nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß am Blendenmodul (10) auch eine äußere

- Fensterschachtdichtung (22) angebracht ist.
9. Leichtbautür nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß das Blendenmodul (10) im Querschnitt als ein U-Profil mit anschließendem L-Profil gestaltet ist.
 10. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 7 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß das Blendenmodul (10) zur Anbringung am Fensterrahmen (5) mit einer Abstützfläche (23) an einer Anlagefläche des den Fensterrahmen (5) bildenden Leichtmetallprofils anliegt und mit Hilfe einer Mehrzahl von mit Abstand voneinander angeordneter Spannklemmen (24) in der Aufnahme (7) befestigt ist.
 11. Leichtbautür nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Spannklemmen (24) als Metall-Federklammern ausgeführt sind.
 12. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 7 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß das Blendenmodul (10) mit einer Aufsteckaufnahme, insbesondere unter Zwischenlage der Dichtung (17), auf die Aufsteckleiste (8) aufgesteckt ist.
 13. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 7 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß das Blendenmodul (10) mit in den Türkasten (1) einsteckbaren, das Fensterschachtprofil (4) nach unten überragenden Verlängerungen von Fensterführungen (25) versehen ist.
 14. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 7 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß in das Blendenmodul (10) ein Spiegeldreieck (26) integriert ist.
 15. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß der Fensterrahmen (5) an der der B-Säule (15) der Kraftfahrzeugkarosserie zugewandten Seite durch ein langgestrecktes Rahmenverstärkungsteil (27) verstärkt ist.
 16. Leichtbautür nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, daß das Rahmenverstärkungsteil (27) als Preßteil oder Tiefziehteil aus Leichtmetall/Leichtmetalllegierungen, insbesondere Aluminium/Aluminiumlegierungen ausgeführt und mit dem Fensterrahmen (5) durch Schweißung oder auf andere Weise fest verbunden ist.
 17. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 7 bis 14 sowie Anspruch 15 oder 16, dadurch gekennzeichnet, daß das Blendenmodul (10) am Rahmenverstärkungsteil (27) des Fensterrahmens (5) durch mehrere Clipsverbindungen (28) befestigt ist.
 18. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 17, dadurch gekennzeichnet, daß als ein Anbauteil eine als Kunststoff-Formteil, insbesondere als Kunststoff-Spritzgußteil ausgeführte Dachrahmenblende (11) von innen am Fensterrahmen (5) angebracht ist, insbesondere dergestalt, daß die Metallfläche des den Fensterrahmen (5) bildenden Leichtmetallprofils eng anliegend abgedeckt ist.
 19. Leichtbautür nach Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, daß die Dachrahmenblende (11) das den Fensterrahmen (5) bildende Leichtmetallprofil bogenförmig umfaßt und an einem Rand mittels einer dort ausgebildeten Hakenleiste (29) oder einer Reihe von dort ausgebildeten, beabstandeten Rasthaken in der Aufnahme (7) befestigt ist.
 20. Leichtbautür nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, daß die Dachrahmenblende (11) einen gegenüberliegenden Rand der Aufnahme (6) hakenartig umfaßt.
 21. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 18 bis 20, dadurch gekennzeichnet, daß in die Dachrahmenblende (11) eine Abdeckung (30) für das Spiegeldreieck (26)

integriert ist.

22. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 18 bis 21, dadurch gekennzeichnet, daß die Fensterführungsichtung (21) eine die Aufnahmenut (7) überdeckende, auf eine an der Dachrahmenblende (11) ausgebildete Übergangsleiste (31) übergehende Lippe (32) aufweist. 5

23. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 7 bis 14, sowie einem der Ansprüche 18 bis 22, dadurch gekennzeichnet, daß die Rastleiste (29) der Dachrahmenblende (11) die Spannklemmern (24) des Blendenmoduls (10) in der Aufnahmenut (7) gegen Herausfallen fixiert. 10

24. Leichtbautür nach einem der Ansprüche 1 bis 23, dadurch gekennzeichnet, daß ein die Aufnahmenut (6) bildender Rand (33) und/oder eine Aufsteckleiste (8) abschnittsweise ausgeklinkt ist und daß dieser Rand (33) bzw. diese Aufsteckleiste (8) von einer benachbarten Kante (34) des den Fensterrahmen (5) bildenden Leichtmetallprofils zurückversetzt ist, wobei diese Kante (34) mit einem zu der Wandstärke des Profilmaterials passenden Radius abgerundet ist. 20

25. Verfahren zur Herstellung einer Leichtbautür für Kraftfahrzeuge nach einem der Ansprüche 1 bis 24, dadurch gekennzeichnet, daß bei bereits am Türkasten (1) fest angebrachtem Fensterrahmen (5) 25

in einem ersten Verfahrensschritt die Hauptdichtung (9) am Türkasten (1) und am Fensterrahmen (5) angebracht wird,

in einem zweiten Verfahrensschritt die Dachrahmenblende (11) am Fensterrahmen (5) angebracht und festgeclipst wird, 30

in einem dritten Verfahrensschritt das Blendenmodul (10) in den Türkasten (1) eingesteckt wird und

in einem vierten Verfahrensschritt das Blendenmodul (10) am Fensterrahmen (5) bei bereits dort befestigter Dachrahmenblende (11), vorzugsweise mit Spannklemmern (24) in der Aufnahmenut (7) sowie mit Clipsverbindungen (28) am Rahmenverstärkungsteil (27) festgeklemt wird. 35

Hierzu 4 Seite(n) Zeichnungen

40

45

50

55

60

65

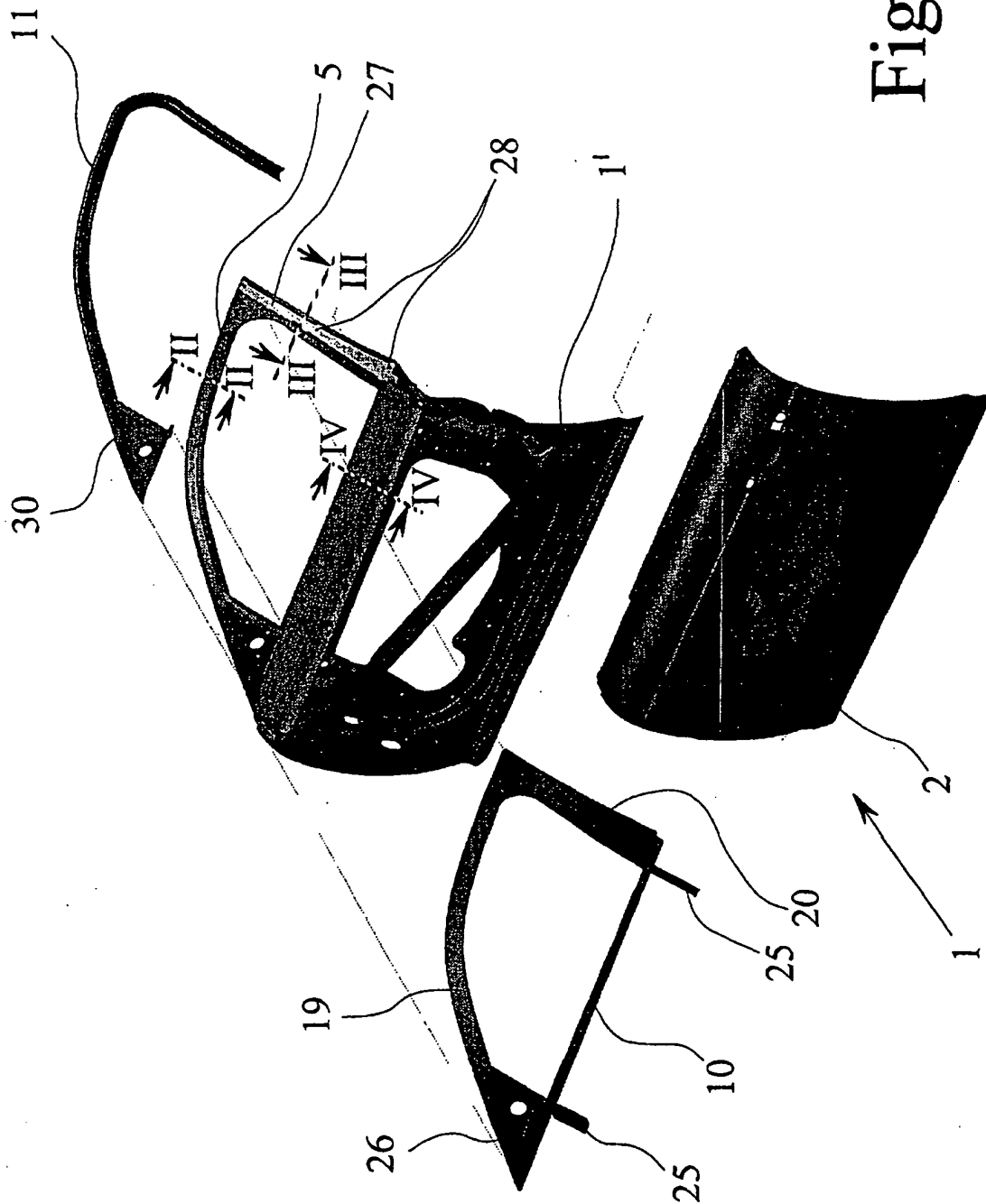


Fig. 1

BEST AVAILABLE COPY

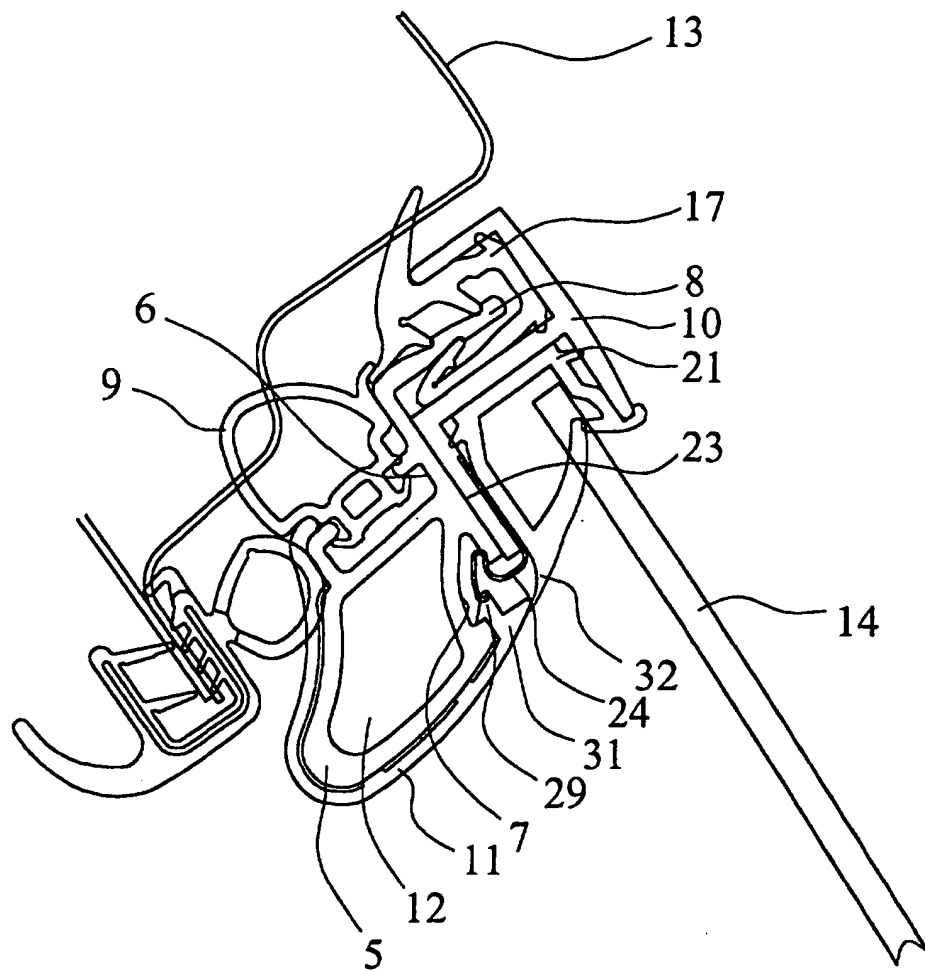


Fig. 2

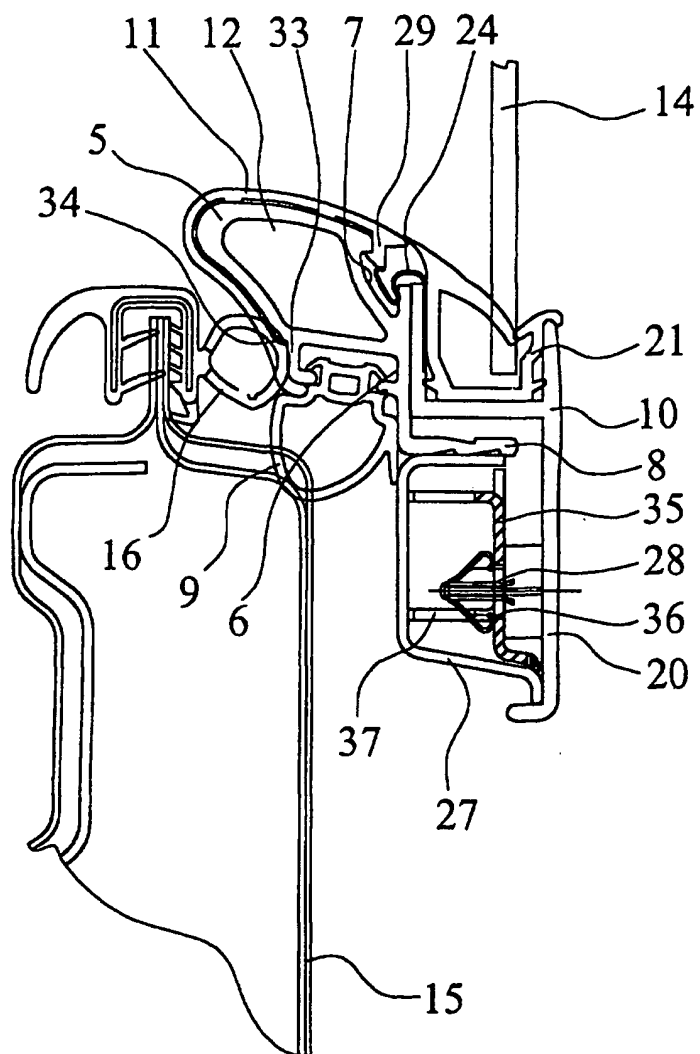


Fig. 3

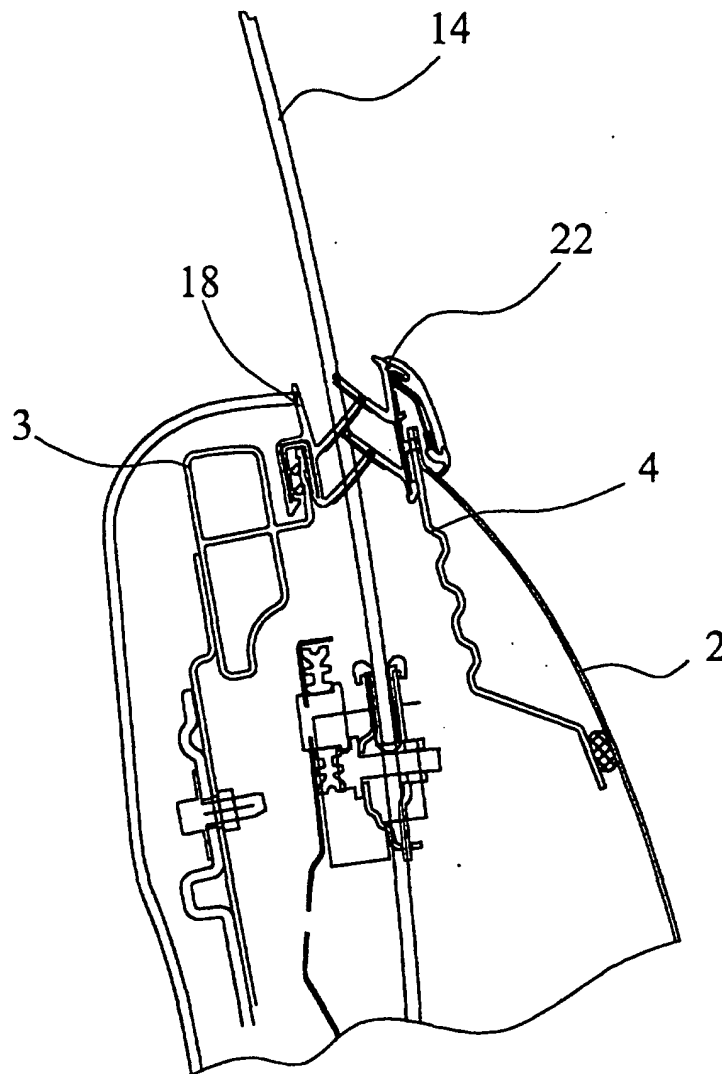


Fig. 4